

明代中后期的市舶税

林 枫

内容提要:嘉万时期,东南沿海私人海上贸易迅速发展;葡萄牙人独据澳门,也从海上贸易中获利丰厚。政府对月港华商、澳门外商实行了有别于贡舶抽分制的新税制。本文对两地贸易额、贸易利润与税额之间的比例进行分析,认为:月港开放有限,走私普遍存在,政府课税对象狭隘,且税率极低,巨额财富滞留海商手中,国家税源严重流失;政府对澳门外商缺乏有效税收征管,使利用税收对葡商所获巨额利润进行调节、实现利益重新分配的可能落空。

关键词:海上贸易 市舶税 税收流失

嘉万时期,国内商品经济的发展,欧洲人东来经商的热切,促成了东南沿海私人海上贸易的迅速发展。“东则朝鲜,东南则琉球、旅宋,南则安南、占城,西南则满刺迦、暹罗,彼此互市,若比邻然。又久之,遂至日本矣。夏去秋来,率以为常,所得不貲,什九起家,于是射利愚民,辐辏竞趋,以为奇货。”^①为数颇众的海上贸易商人,冒风浪,驾巨舰,分市东西二洋。商品输出和商业利润,为中国带来了巨额白银。^②隆庆之后,政府部分解除海禁,开放漳州月港(今福建省龙海市海澄镇)为唯一合法的民间海外贸易口岸。

与此同时,贡舶贸易日趋衰落,嘉靖中,仅存的广州市舶司移驻澳门。其时,在澳诸国番商、夷商已越出朝贡贸易的范围,大力发展自由贸易,澳门实际上成为外商进出口贸易的合法港口。

政府对月港华商、澳门外商实行了有别于贡舶抽分制的新税制。^③月港设督饷馆,由漳州府佐贰轮流督税,岁入约2万两,全部留充漳州军饷;澳门由广州市舶司与香山县征税,岁入亦约2万两,留充广东军饷。

一 月港贸易额、贸易利润与市舶税

下文以月港为例,对私人海上合法贸易的贸易额、贸易利润与税额之间的比例作初步分析。

1. 月港海上贸易额

隆庆元年(1567年),月港解除海禁,迅速兴起,成为中国主要的对外贸易商港。从月港出发的商船分赴吕宋和东南亚各国。初,“给引以五十张为率,每国限船二三只。”^④至万历十七

年(1589年),经巡抚周 建言,获准岁给引 88 张,东西洋各限船 44 只。万历二十五年(1597年),新增占城等 12 个地方,各船 1 只,共 12 只;连同台湾的鸡笼、淡水 10 只,通计岁 110 只。^⑤

以岁 88 只计,其中往吕宋 16 只,另有领取他处商引而实赴马尼拉贸易的 12 只,每年平均约 28 只商船赴吕宋。^⑥“东洋吕宋,地无他产,夷人悉用银钱易货,故归船自银钱外,无他携来,即有货亦无几。”^⑦因此,两地之间的贸易基本上只是中国海商贩运吕宋的单程贸易。中国输往吕宋的商品以生丝为主(西班牙人 1580 年至 17 世纪末开辟的马尼拉—墨西哥大帆船贸易航线,实际上是用美洲白银来换取中国的生丝和丝绸;日本人亦多往吕宋转贩生丝),生丝 1 斤,国内价银 1 两,至吕宋,则“得价二倍”,^⑧甚至于“而市物又少,价时时腾贵,湖丝有每斤价至五两者,”^⑨其价 5 倍。钱江认为中国海商贩运吕宋的单程平均利润率为 150%;吴承明先生则认为 150% 过高;林仁川教授估算的生丝贩运平均利润率为 150%。^⑩综合各项指标,生丝在吕宋平均售价可以达到原值的 2.5 倍。当时,中国商船所载货值每艘约为 35 000peso(1peso=0.75 两,35 000peso 合 26 250 两白银),^⑪在马尼拉至少可售 87 500peso(合 65 625 两)。中国与吕宋之间的年平均贸易额为 183.75 万两。

中国往东南亚各国(吕宋以外)的合法商船,岁 60 只。输出商品主要是生丝、糖;输入商品主要是胡椒和香料。每船单程贸易额 8—10 万两,^⑫往返双程平均 18 万两,60 只商船年贸易总额达 1 080 万两。

综上所述,东西二洋 88 只合法商船年贸易额约为 1 260 万两(其中进口额 540 万两)。依此,我们将 50 只、100 只商船的年贸易总额粗略地估计为 716 万两与 1 432 万两(其中进口额分别为 307 万两、614 万两)。^⑬

2. 赴吕宋商船税前利润

海上贸易需要巨额资本,豪族大姓独资经营,抑或是中小商人合伙贸易,都有一些不可或缺的成本列支:

(1) 货值及利息

海上贸易所带货物量多价昂,购买成本不赀。往吕宋商船平均单程货值 26 250 两,年利以 30% 计,货值及利息共需 34 125 两。

(2) 船舶费用

船舶修造及维修费用是海商最大的固定资本投入。“舟大者广可三丈五六尺,长十余丈。小者广二丈,长约七八丈。弓矢刀楫战具都备,猝遇贼至,人自为卫,依然长城,未易卒拔焉。造船费可千余金。每往还,岁一修辑,亦不下五六百金。”^⑭往吕宋商船较小,载货 200—300 吨;往东南亚各国商船较大,可载货 600—1 000 吨。^⑮我们权且将造船费从高估为 2 000 两,修船费岁 600 两。木船使用寿命一般为 20 年,岁折旧费 100 两。船舶费用年均 1 300 两(2000×30%+600+100)。

(3) 销售费用、运输费用

吴承明先生将中国往吕宋的去程运费计入货价,将在吕宋销售费用与回程运费估计为回程载值的 15%,^⑯这样,往吕宋商船该项费用共 9 844 两。

(4) 马尼拉关税

马尼拉的西班牙殖民当局对中国商船免税十年后,于万历十年(1582 年)开征关税,税率

3%。万历三十四年(1606年)后,升至6%。每船所纳关税,平均788两(税率3%)或1575两(税率6%)。

(5) 杂费

海商还需支付多项杂费。如给引费、销引费,积年市猾借此名色各勒索数十两。又有常例、加增、果子银、头鬃费,名色不等,东洋船多至300余两,西洋船或至400两。主商借方物之名科敛众商,亦在在有之。^⑩各种杂费,每船平均500两计。

我们将赴吕宋商船税前利润列成下表:

表1 赴吕宋商船税前利润表

(单位:两)

	万历三十四年(1606年)以前	万历三十四年(1606年)以后
销售收入	65 625	65 625
支出:货值及利息	34 125	34 125
船舶费用	1 300	1 300
销售费用 运输费用	9 844	9 844
马尼拉关税	788	1 575
杂费	500	500
税前利润	19 068	18 281

3. 税的分析

海商所纳之税有四:引税,每商依引准贩,每引征税有差。东西洋每引税银3两,后加征至6两;鸡笼、淡水每引税银1两,后加征至2两。水饷,以船大小、广狭征收,出于船商。西洋船面阔1丈6尺以上者,每尺征5两,加大1尺递增5钱;东洋船较小,按西洋船面同样尺寸的70%征收;鸡笼、淡水,船面阔1尺,征5钱。陆饷,按规定,“禁船商无先起货,以铺商接买货物,”陆饷即对该货物计值征收,出自铺商,有万历十七年(1589年)、万历四十三年(1615年)两个税则,后者税率有所下降。加增饷,因往吕宋商船回程所携货物少,故在水饷、陆饷之外加增之,每船150两;万历十八年(1590年),减至每船120两。^⑪

这四项税目,性质差异甚大:引税,属许可证之费用;水饷,是船舶税;加增饷,性质不明,或可视之为对海商往吕宋贸易所得征收的所得税;陆饷,进口关税。它们共同构成月港洋税。下表是若干年份税额及其占年贸易总额的百分比:

表2 月港税额及其占年贸易额的百分比

年 份	1. 税额(两)	2. 年贸易额(两)	1占2的%
隆庆元年—隆庆六年(1567—1572年)	3 000	7 160 000	0.04
万历元年(1573年)	6 000	7 160 000	0.08
万历四年(1576年)	10 000	7 160 000	0.14
万历十一年(1583年)	20 000	7 160 000	0.28
万历二十二年(1594年)	29 000	12 600 000	0.23

年 份	1. 税额(两)	2. 年贸易额(两)	1 占 2 的 %
万历二十七年(1599 年)	27 000	14 320 000	0.19
万历四十三年(1615 年)	23 400	14 320 000	0.16
崇祯元年(1628 年)	23 400	—	—

注:(1)税额出自全汉《明季中国与菲律宾间贸易》,转引自吴承明《市场·近代化·经济史论》,云南大学出版社 1996 年版,P271。

(2)税额包括往鸡笼、淡水商船所纳之税,而年贸易额不包括它们的贸易额,因此,税额占年贸易额的实际比例还要比表中稍为偏低。

表中可见,税额在万历前期一再攀升,并在万历二十二年(1594 年)一度达到 29 000 两,但它占贸易额的比例最高年份也不过 0.28%,极为低微。

从过去到现在,在进出口贸易中,大部分国家都对出口予以优惠,一般只对少数商品征税,甚至实行零税率制。因此,为了更好地说明问题,我们将扣除出口贸易,来考察一下陆饷占进口货值的百分比(即进口税率),^⑩以更科学地切近实际。

表 3 陆饷占进口货值的百分比

年 份	税额(两)				2. 进口货值 (两)	1 占 2 的 %
	引 税	水 饷	加增饷	1. 陆饷		
1573 年	300	5 900	2 400	-2 600	1 535 000	—
1576 年	300	5 900	2 400	1 400	1 535 000	0.10
1583 年	300	5 900	2 400	11 000	1 535 000	0.74
1594 年	528	10 384	3 360	14 728	2 700 000	0.54
1599 年	620	11 880	3 840	10 660	3 070 000	0.34
1615 年	620	11 880	3 840	7 060	3 070 000	0.22

说明:

(1)陆饷=税入-引税-水饷-加增饷。

(2)引税,以东西洋每船 6 两,鸡笼淡水每船 2 两计。

(3)水饷,往东洋船只每船以 56 两计(1 丈 6 尺),往西洋船只每船以 180 两计(平均吨位 $800 \div$ 东洋船只平均吨位 250×56 两),往鸡笼淡水船只每船以 8 两计(1 丈 6 尺)。50 只船,东西洋各 25 只;88 只船,东西洋各 44 只;110 只船,东西洋各 50 只,鸡笼淡水共 10 只。

(4)加增饷,88 只船,28 只往吕宋,以同样比例计算,50 只则 16 只往吕宋,100 只则 32 只往吕宋。^⑪

(5)进口货值只是赴南洋船只进口货值,往吕宋、鸡笼淡水回程所带进口货物均忽略不计。因为南洋回程船只所带货物主要是胡椒、香料,其售价二倍于原价,因此,我们将进口贸易额的 1/2 作为进口货值。

(6)1573 年陆饷出现负数,说明当时税则尚未完善。

进口税率在 0.10—0.74% 之间,即货值 10 000 两,征陆饷 10—74 两。万历十七年(1589 年),周 言“商饷规则,每货值一两者税银二分,”^⑫税率 2%,依此,则仅陆饷一项,岁入 30 700—61 400 两。以胡椒言,苏门答刺 320 斤值银 6 两,^⑬100 斤 1.875 两。万历十七年税则,100 斤抽税 0.25 两,税率 13.33%;万历四十三年税则,100 斤抽税 0.216 两,税率 11.52%。^⑭仅胡椒一项,可对之征陆饷 9—18 万两(以进口货物一半为胡椒计)。因此,陆饷没有照规定税率征收,是不争的事实,实际税率极低,最高年份亦仅为规定的 1/3。

再从赴吕宋商船来看,一只1丈6尺宽的船,1590年以前,岁纳税212两(其中引税6两、水饷56两、加增饷150两);1590年以后,岁纳税182两(其中加增饷120两)。将引税、水饷亦计入成本,可知加增饷占税前利润的比例:

表4 加增饷占税前利润的百分比

年 代	1.加增饷(两)	2.税前利润(两)	1占2的%
万历十一十七年(1582—1589年)	150	19 006	0.79
万历十八—三十三年(1590—1605年)	120	19 006	0.63
万历三十四年以后(1606年以后)	120	18 219	0.66

赴马尼拉商船所得贸易利润基本上全归海商私人所有,所纳之税不及利润的1%。^④海商可得税后利润18 099—18 886两,资本利润率达38—41%。^⑤

海商之利,顾炎武称:“其去也,以一倍而博百倍之息;其来也,又以一倍而博百倍之息。”^⑥利可百倍。至于利可十倍的说法,更俯拾皆是。^⑦这些也许都有夸大之处。但仅以售价为货值的2—2.5倍计,资本利润率即可达40%左右,远远高于人们在传统商业中所追逐的什一之利(10%的利润率)。从上述分析可知,相对于海商的巨大贸易额、高额利润率,整个月港税制的税率极低,巨额财富滞留海商手中,并未被“横征暴敛”。

二 澳门贸易与税收

万历初年,葡萄牙人独据澳门,发展了与印度果阿、日本长崎、菲律宾马尼拉之间的海上贸易,金额巨大,获利颇丰。

澳门输往果阿的主要是生丝、丝织品,也有水银、樟脑、陶瓷等特产。1580—1590年,每年运往果阿生丝3 000余担,价值24万两,在果阿至少可售60万两;加上丝织品等,澳门往果阿单程贸易额约80—100万两。澳门对果阿每年有20万两的贸易顺差,^⑧则果阿往澳门胡椒、苏木、象牙、檀香等进口额约60—80万两。

澳门运往长崎的货物有白丝、铅、扣线、红木、棉布、麝香等,以白丝为最大宗。长崎运回澳门的主要是日本银元,因此,几乎只存在澳门往长崎的单程贸易,岁50—60万两。

澳门往马尼拉输出生丝、丝织品、瓷器、铁锅等,常年货值约20万peso,即单程贸易额37.5万两。马尼拉地无他产,运回澳门的几乎只有墨西哥白银。

综合计算,葡萄牙商人年进出口贸易额约280万两。^⑨

葡萄牙商船及其他洋船需照月港税则交纳水饷、陆饷,但不纳引税、加增饷。与月港相比,澳门的贸易成本没有十分明显的区别,因此,税后利润率也可以达到40%左右,岁可获纯利112万两。

嘉靖十四年(1535年),番商请将市舶司移至澳门,愿岁纳2万两,此外,他们还照纳洋税,“各夷遵守抽盘,中国颇资其利。”^⑩霍与瑕也说,澳门包税2万余两,居洋税收入的二分之一左右。^⑪因此,可以推断,所谓番商愿岁纳2万两,实际上就是番商交纳一定的所得税。万历初,葡人独占澳门后,不肯再纳,减至500两,仅相当于万分之四的税率,远低于月港之加增饷税

率。葡萄牙人以中国之澳门为基地,获取丰厚的贸易利润,中国政府无相应之税收调节机制,致使利权流失。

三 走私与逃税

明政府为保疆防衅,实行严厉的海禁政策。官方朝贡贸易受到严格约束:规定朝贡通商的国家、朝贡期限、路线、居留地;制订勘合制度,凡勘合之国,许带方物,通过官设牙行与民贸易,非入贡之期则不许互市。私人海上贸易更在严禁之列。但海上贸易的惊人利润诱使私商铤而走险,走私禁而不绝,在嘉隆之际酿成“倭寇”之大祸。

隆庆中,海禁稍弛,但只对中国海商开放月港一口,且引数有限,贸易地亦多加限制,正常的海外贸易仍然受阻。沿海一带,贫者为衣食之给,富者为财富之殖,皆有发展海外贸易之要求,“顾海滨一带田尽斥卤,耕者无所望岁,只有视渊若陵,久成习惯。富者征货,固得稗载归来,贫者为佣,亦博升米自给。”^②走私之风不消反炽。“今吴之苏、松;浙之宁、绍、温、台;闽之福、兴、泉、漳;广之惠、潮、琼、崖,狙佞之徒,冒险射利,视海如陆,视日本如邻室耳,往来贸易,彼此无间,我既明往,彼亦潜来,尚有一二不逞,幸灾乐祸,勾引之至内地者。”^③闽广江浙为主要走私地区,如福建闽江口附近,福清海口至松下一带,“贼多彼处人,村村以接济为利,出而遇贼皆其熟识,佯为被掳,时时运货取赎而人竟不归,贼得接济以久其毒,彼亦得利以肥其家。”长乐之广石,闽县之琅琦[岐],省城之河口、南台,“线索相通,铕械、火药、米谷、绸缎,或托兵船,或托粪船,或托荡船,使人不疑,虽关津不得而稽。”^④晋江安平港则是福建最大的走私贸易商港,安平商人走海贩洋,名声大著,“安平一镇在郡东南,濒于海上,人口十余万,诗书冠绅等一大邑,其民畜力耕织,多服贾两京都、齐、汴、吴越、岭以外,航海贸诸夷,致其财力相生泉一郡人。”^⑤连月港都有不领船引或领不到船引而私自出洋的船只,据林仁川教授估计,月港出海商船至少在年 140 艘左右,^⑥每年至多行引 110 张,则走私船舶在 30 只以上。

有合法经营权的海商,亦以偷逃税款为务。在月港,水饷以梁头尺寸为定,商人往往克减尺寸;报货之时,又多以精作粗,以多为寡,尽量减报,匿货漏税;地方小艇,往往在商船入港之前先行海上接买,减少报官之货。^⑦在澳门,政府规定到澳番货,立即抽分,而后由葡人送至广州公卖,不许华人直接入澳交易;而澳门洋商事实上多在货物入澳之前,与华商达成海上交易,余货才入港报税,“广东隔海,不五里而近,乡名游鱼洲,其民专驾多橹船只,接济番货。每番船一到,则通同濠畔街外省富商搬磁器、丝绵、私钱、火药违禁等物,满载而去,满载而还。追星赶月,习以为常,官兵无敢谁何。比抽分官到,则番舶中之货无几矣。”^⑧及至报税,又多方刁难隐瞒,“往岁丈抽之际,有(中国官员)执其(葡商)抗丈之端,求多召侮。”^⑨

在海禁政策的指导下,私人海上贸易受到了极大压制,成为影响市舶税收的最重要因素。隆庆开海后,实际上亦仅对国内海商开放月港一口,这与当时日益发展的私人海上贸易不相匹配,“不法之徒”纷纷铤而走险,走私成了普遍存在的事实,对于走私商品,政府无法将其纳为课税对象,国家税源严重流失。当是时,虽然偶尔也有人力主开市以增加税收,“我朝书生辈,不知军国大计,动云禁绝通番,以杜寇患,不知闽广大家正利官府之禁,为私占之地。……今广东市舶,公家尚收其羨以助饷。若闽中海禁日严,而滨海势豪,全以通番致素封。频年闽

南士大夫,亦有两种议论,福兴二府主绝,漳泉二府主通,各不相下。则何如官为之市,情法可并行也。”^⑩但这种呼声缺乏回应,禁绝海上贸易依旧是政策的主导思想。政府开放月港,乃不得已之作为,顾忌良多,洋税定额,实以 60 船为率,^⑪这反映出政府极力限制贸易规模之企图,使税入远低于按照进出口贸易额、税率应征之水平。政府对澳门外商又缺乏有效税收征管,使利用税收对葡商所获巨额利润进行调节、实现利益重新分配的可能落空。

注:

①谢肇淛:《五杂俎》卷 4,《地部二》。

②梁方仲教授估计,万历元年—崇祯十七年(1573—1644 年),输入中国白银在 1 亿元以上。(梁方仲:《明代粮长制度》,上海人民出版社 1957 年版,P128)林仁川教授估计明末清初每年南北两路贸易利润总额可达 942 万两。(林仁川:《明末清初私人海上贸易》,华东师范大学出版社 1987 年版,P272)王士鹤估计,隆庆五年—崇祯十七年(1571—1644 年),仅马尼拉一地输入中国白银 5 300peso。(王士鹤:《明代后期中国—马尼拉—墨西哥贸易的发展》,载《地理集刊》1964 年第 7 期)

③明置市舶司于宁波、泉州、广州,分别管理诸国来华船舶。初期实行朝贡制,商船进贡,官府以赏赐的名义优偿其价,余下货物,通过官牙与民间贸易,不对其课税。正德之后,采取抽分制,对洋商征进口税,基本税率为十分之二。市舶司也对国内商船征税,正德三年(1508 年)就有相关纪录。

④《神宗实录》卷 210,万历十七年四月丙申条。

⑤具体船只分布详见徐孚远:《敬和堂集》卷 7;参见林仁川:《明末清初私人海上贸易》,华东师范大学出版社 1987 年版,P262。

⑥钱江:《1570—1760 年中国和吕宋贸易的发展及贸易额的估算》,载《中国社会经济史研究》1986 年第 3 期,P69—78。

⑦张燮:《东西洋考》卷 7,《饷税考》。

⑧顾炎武:《天下郡国利病书》卷 95,《福建五》。

⑨《明经世文编》卷 491,徐光启《海防迂说》。

⑩参见钱江、林仁川上揭文;吴承明:《市场·近代化·经济史论》,云南大学出版社 1996 年版,P271。

⑪参见钱江、林仁川上揭文。

⑫林仁川上揭文,P267。

⑬因为往鸡笼淡水船只船小货少,难以计量,因此分析中只以东西二洋的船数为准。

⑭张燮:《东西洋考》卷 9,《舟师考》。

⑮林仁川上揭文,P265。

⑯参见吴承明前引书,P271。运输费用包括运输工具消耗和运输杂费,虽然我们在前面已单独列出船舶费用,仍从高估计,将销售费用与运输杂费定为载值的 15%。

⑰张燮:《东西洋考》卷 7,《饷税考》。

⑱张燮:《东西洋考》卷 7,《饷税考》。

⑲现代海关征税,进口税以到岸价(CIF)为完税价格。CIF 不仅包括货值,还有运输、包装、佣金等费用。

⑳中国往吕宋(马尼拉)商船数目,有多种统计数。陈学文:《万历时期的中菲贸易》,1570—1587 年,年均 16 只;1589—1596 年,年均 24 只;1597—1621 年,年均 27 只。(载《中国史研究》1991 年第 1 期)李金明:《十六世纪后期至十七世纪初期中国与马尼拉的海上贸易》,1572—1588 年,年均 15 只;1589—1592 年,年均 20 只;1597—1621 年,年均 23 只。(载《南洋问题研究》1989 年第 1 期,P70—P79)李肖胜:《十六—十七世纪中期中国与西方在菲岛的贸易争夺》,1580—1591 年,年均 29 只;1599—1642 年,年均 35 只。(载《中州学刊》1990 年第 4 期,P127—129)

②《神宗实录》卷 210,万历十七年四月丙申条。

②张燮:《东西洋考》卷 4,《西洋列国考·哑齐》。

②张燮:《东西洋考》卷 7,《饷税考》。

②马尼拉海关从中国商船所征之税则高过中国本土:

年 份	每年平均(两)	年 份	每年平均(两)
1586—1590 年	3 682	1601—1605 年	22 793
1591—1595 年	16 549	1606—1610 年	34 793
1596—1600 年	18 116	1611—1615 年	48 362

资料来源:傅衣凌主编:《明史新编》,人民出版社 1993 年版,P308—309。

②资本包括所有投入之成本。

②顾炎武:《天下郡国利病书》卷 93,《福建三》。

②林仁川引用了十条以上的资料。(见上引书,P267—269)

②万历中,王临亨亲见从果阿开来三艘商船,舟载白银各 30 万两。《粤剑编》卷 3,《志外夷》)万历 13—19 年,果阿运往澳门白银共 90 万两。

②以上参见黄启臣、朱亚非、余思伟、邓开颂、李龙潜等相关论文。

③《明经世文编》卷 342,吴桂芳《议阻澳夷进贡疏》。

③霍与瑕:《霍勉斋集》卷 19,《处濠镜澳议》,转引自李龙潜《明代广东对外贸易及其对社会经济的影响》,载《明清广东社会经济形态研究》,广东人民出版社 1985 年版。

③张燮:《东西洋考》卷 7,《饷税考》。

③谢肇淛:《五杂俎》卷 4,《地部二》。

③董应举:《崇相集》,《闽海事宜》。(1929 年铅印本第 2 册)

③何乔远:《镜山全集》卷 52,《杨郡丞安平镇海汛碑》。

③林仁川:《明末清初私人海上贸易》,华东师范大学出版社 1987 年版,P262。

③张燮:《东西洋考》卷 7,《饷税考》。

③《明经世文编》卷 368,霍与瑕《上潘大巡广州事宜》。

③郭尚宾:《郭给谏疏稿》卷 1,《粤地可忧等事疏》(万历四十一年六月二十七日)。

④沈德符:《万历野获编》卷 12,《户部》,“海上市舶司”条。

④张燮:《东西洋考》卷 7,《饷税考》。

作者林枫:厦门大学经济研究所;邮编:361005。